



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
4. november 2016 kl. 13.00
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Større bankgarantier ved indgåelse af buskontrakter	1
2	Afregningsmodel for årsregnskabet	3
3	Kollektiv trafikplan 2017	5
4	Takster på flybusruten til Billund	8
5	Indstilling om procedure for refusion af pap-klippekort	9
6	Støttet Flextur med byzone i Viborg Kommune	11
7	Kommercielle produkter til klippekortpris	13
8	Orientering om Midttrafiks arrangementskørsel 2016	14
9	Beskrivelse af sagsgange ved overenskomstspørgsmål i Flextrafik	16
10	Orientering om vedtagelse af Kollektiv Trafikplan 2017 for Aarhusområdet	18
11	Inddrivelse af restancer	20
12	Tilpasning af teletaxaordningen i forbindelse med erstatningskørsel på nærbanen.	21
13	Orientering om resultater ved Midttrafiks varetagelse af køreplanlægning for skolebusruter i Ringkøbing-Skjern Kommune	22

Indholdsfortegnelse

14	Orientering om trafikplan Djursland og arbejdet med fordeling af regional- og lokalruter i Horsens/Hedensted	24
15	Siden sidst	26
16	Eventuelt	28

1-23-4-8-11

1. Større bankgarantier ved indgåelse af buskontrakter

Resumé

Administrationen indstiller til, at beløbskravet til busselskabernes bankgarantier, i forbindelse med indgåelse af buskontrakter, fordobles.

Sagsfremstilling

Midttrafik har over en periode skærpet flere krav til busselskabernes økonomi med henblik på at løfte bundniveauet i kvaliteten overfor kunderne. Dette har resulteret i flere tiltag i udbuds- og kontraktmaterialet.

Blandt andet stiller Midttrafik nu krav til busselskabernes økonomiske formåen, når selskaberne byder på kørsel hos Midttrafik. Således skal et busselskab have positiv egenkapital i de to seneste reviderede regnskabsår for at kunne få tildelt en buskontrakt. Samtidig er der foretaget en betydelig skærpelse af bodsbeløbende i buskontrakten og antallet af kvalitetsbrister, som Midttrafik kan opkræve bod for, er ligeledes forøget.

Administrationen indstiller nu til, at kravet til busselskabernes bankgarantier tillige forøges.

Der stilles i dag krav til, at busselskabet inden kontraktindgåelse stiller en bankgarantien. Kravet til bankgarantien er på 100.000 kr. per A-kontraktbus og 50.000 kr. per B-kontraktbus. Kravet til bankgarantier blev indført sammen med de første standard-buskontrakter i slutningen af 1970'erne. Beløbskravet var dengang det samme som i dag.

Administrationen anbefaler, at beløbene fordobles, således Midttrafik fremadrettet kræver en bankgaranti på 200.000 kr. per A-kontraktbus og 100.000 kr. per B-kontraktbus.

Forslaget har to formål. For det første skal en forøgelse af kravet til bankgarantien sortere økonomisk svage busselskaber fra, inden kontrakterne tildeles. Resultatet af at indgå kontrakt med et økonomisk svagt busselskab er ofte, at der i kontraktperioden opstår kvalitetsbrister, som busselskabet ikke har råd til at løse. For det andet skal tiltaget reducere risikoen for, at Midttrafik og dermed en bestiller lider et større økonomisk tab, såfremt en buskontrakt ophæves førtidigt, eller fordi et busselskab går konkurs.

Midttrafik har siden sin oprettelse krævet udbetaling af bankgaranti i ét tilfælde. Dette var i sommeren i år i forbindelse med ophævelsen af to kontrakter om regional buskørsel med Hans' Biler. Her fik Midttrafik i alt udbetalt 900.000 kr. Garantibeløbet på 900.000 kr. rakte ikke til dækningen af Midttrafiks meromkostninger for den periode, der var arrangeret erstatningskørsel og for perioden frem til det oprindelige kontraktudløb. I forbindelse med ophævelsen af kontrakter med Østbirk Turist i 2014 blev bankgarantien benyttet som forhandlingsemne med kurator.

Betydning for kunderne

Et af formålene ved at forøge beløbskravet er at hæve niveauet i drifts- og buskvaliteten for de busselskaber, der præsterer dårligst.

Økonomi

En forøgelse af bankgarantien har en begrænset økonomisk betydning for den samlede kontraktbetaling. Det koster mellem 0,75 % og 1,25 % i provision per år. Således vil busselskabets udgift til en bankgaranti på 200.000 kr. for én A-kontraktbus stige med cirka 1.000 kr. per år.

Direktøren indstiller,

at Midttrafiks krav til bankgarantier forøges til 200.000 kr. per A-kontraktbus og 100.000 kr. per B-kontraktbus.

1-22-1-16

2. Afregningsmodel for årsregnskabet

Resumé

For at øge kommunernes og regionens budgetsikkerhed vil Midttrafik foreslå at udskyde regnskabsregulering med et år fra og med regnskab 2016. Dette betyder, at regnskab 2016 vil blive afregnet primo 2018. I dag afregnes årsregnskabet medio kommende regnskabsår, det vil sige, at regnskab 2016 forventes at blive afregnet medio 2017.

Sagsfremstilling

Midttrafik har i år haft en dialog med bl.a. Region Midtjylland, Viborg- og Aarhus Kommune vedrørende budgetsikkerhed. For flere ejere er det en problemstilling at et eventuelt overforbrug afregnes i kommende budgetår, hvor der ikke er afsat midler til dette.

Administrationen foreslår en ny model til at styrke den langsigtede planlægning. For at øge budgetsikkerheden vil Midttrafik foreslå at udskyde regnskabsreguleringen med et år. Dette er en metode som både Movia og NT anvender. Teknisk vil metoden foregå således, at et evt. mer- eller mindreforbrug i 2016 vil blive opgjort medio 2017, men først udbetalt/indbetalt primo 2018. På den led vil kommunerne og regionen ikke opleve, at de midtvejs i et igangværende budgetår er nødsaget til at finde store besparelser, hvis forrige år viser sig at blive dyrere end forventet. Midttrafik kan have svært ved at tilpasse kørslen med kort varsel. Derimod giver modellen mulighed for at planlægge mere langsigtet, da man er klar over hvilke ekstraudgifter eller –indtægter, der tilfalder i det kommende budgetår.

Som et forbehold for modellen vil Midttrafik i særlige tilfælde efter aftale med parterne ikke udskyde afregningen. Ved særlige tilfælde forstås regnskabsmæssige situationer som Midttrafik ikke har kunnet forudse. Der kunne fx være tale om kæmpe retslige krav.

Midttrafik har herudover en særlig aftale med Aarhus Kommune, hvor der er kalkuleret med en årlig tilbagebetaling af regnskabsoverskuddet fra BAAS igennem Midttrafik's regnskaber. Denne aftale vil ikke blive en del af modellen.

Økonomi

Forslaget vil betyde, at hvis der er overskud i ejernes budgetter, så vil Midttrafik få en forbedret likviditet. Ved underskud vil det betyde, at Midttrafik skal kunne rumme større afvigelser i en forlænget periode. Midttrafik har i de sidste par år haft en solid likviditet, hvorfor det ikke giver anledning til bekymring.

Direktøren indstiller,

- at Midttrafik fra og med regnskab 2016 afregner regnskabsresultatet primo 2. budgetår efter (2018 for regnskab 2016).
- at Midttrafik vil forelægge bestyrelsen særlige tilfælde, hvis de skulle opstå.

1-30-75-1-26-16

3. Kollektiv trafikplan 2017

Resumé

Trafikselskaberne skal i henhold til lov om trafikselskaber mindst hvert fjerde år udarbejde en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik, der varetages af trafikselskabet. Planen skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet og et flerårigt budgetoverslag. Midttrafiks nuværende trafikplan blev vedtaget i oktober 2013. Der skal derfor udarbejdes en ny kollektiv trafikplan 2017, som dækker perioden frem mod 2021.

Sagsfremstilling

Trafikstyrelsen udarbejder i henhold til lov om trafikselskaber i løbet af 2016 en ny statslig trafikplan 2016-2030 til afløsning af den nuværende statslige plan.

I henhold til Bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik skal *"den statslige trafikplan udarbejdes for at sikre god koordination mellem planerne for den statslige, regionale og lokale offentlige servicetrafik og for at give trafikselskaberne mulighed for at indrette planerne for deres trafik i forhold til den statslige offentlige servicetrafik."*

Trafikselskaber skal, i henhold til loven og med udgangspunkt i den statslige trafikplan, mindst hvert fjerde år udarbejde en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik, der varetages af trafikselskabet.

Midttrafiks nuværende trafikplan dækker perioden 2013 – 2017, og der skal derfor udarbejdes en ny plan der dækker perioden 2017 frem mod 2021

Bestemmelsen i lov om trafikselskaber om trafikselskabernes udarbejdelse af en trafikplan blev i 2015 ændret, således at det blev præciseret, at planen skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet og et flerårigt budgetoverslag. Dette er uddybet i bemærkningerne til lovforslaget, hvor det hedder.

"For at skabe et mere stabilt rutenet inden for trafikselskabets geografiske område, hvor ansvaret mellem kommuner og regioner sættes i mere forudsigelige og stabile rammer, foreslås det, at trafikplanen også skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet samt et flerårigt budgetoverslag.

Der skal med det strategiske grundlag fastlægges et grundlæggende net af ruter, herunder en beskrivelse af kørsels- og betjeningsomfang, som regioner og kommuner så vidt som muligt har lagt sig fast på, og som de som udgangspunkt ikke på kort sigt ændrer.

Det strategiske grundlag skal ses som en form for aftale mellem kommuner og regioner i trafikselskabet, hvor de over for hinanden har lagt sig fast på dette grundlæggende rutenet, som kommuner og regioner efterfølgende vil kunne arbejde ud fra i forbindelse med planlægningen af øvrige ruter.

Med forslaget fastlægges de overordnede principper for rutenettet ud fra en længere planlægningshorisont end det er tilfældet med planlægningen af bustrafikken i dag."

Lovændringen får betydning for Midttrafiks nye trafikplan. Der må i højere grad lægges vægt på, at trafikplanen mere konkret beskriver de overordnede principper for rutenettet og strategien for udviklingen af nettet. Den statslige plan for udvikling af banetrafikken sætter rammerne for den regionale trafik, og de opgaver den skal løse. Banetrafikken og især den regionale trafik sætter så igen rammerne for de opgaver, der skal løses af lokalruterne og i bybustrafikken.

Det foreslås derfor at hovedindholdet af trafikplanen bliver status og fremtidig udvikling af rutenettet herunder flextur og teletaxa, mens andre emner såsom miljø, kommunikation, realtid, billet- og takstpolitik m.v. evt. samles i en forretningsplan for Midttrafik.

Det foreslås endvidere, at det længere tidsperspektiv i statens trafikplan afspejles i Midttrafiks trafikplan.

Forslag til hovedindhold i trafikplanen

Analyser

Der udarbejdes en statusredegørelse for den kollektive trafik i Region Midtjylland, som beskriver:

1. Togtrafikken med passagertal på strækningsniveau og udviklingen i passagertallet.
2. Det regionale rutenet med passagertal på ruteniveau og udviklingen i passagertallet.
3. Den kommunale bybustrafik og lokalruter med passagertal og udviklingen i passagertallet.
M.h.t. udviklingen i passagertallet i de regionale ruter og bybusserne overgår Midttrafik til automatiske tællinger i 2016-2017, hvilket kan gøre det usikkert at sammenligne med tidligere tællinger.
4. Forventninger/fremskrivninger af passagerudviklingen i forskellige dele af regionen ud fra data for den demografiske udvikling og generelle tendenser i forhold til brug af kollektiv trafik.
5. Status for kundetilfredshed.
6. Herudover udarbejdes med udgangspunkt i Transportvaneundersøgelsen en analyse af den kollektive trafikandel for rejser i bybusområderne bybuskommunerne og mellem større byområder.

Specielt for Aarhusområdet anvendes denne analyse til en vurdering af potentialer for at øge den kollektive trafikandel.

Indhold af trafikplanen

1. Baggrunden for Trafikplan 2017.
2. Kort status for trafikplan 2013.
3. Status for den kollektive trafik i Region Midtjylland, herunder kundetilfredshed og kundernes ønsker til forbedring af den kollektive trafik.

4. Hovedindhold i statens trafikplan 2016 – 2030.
 - Hvad betyder den statslige trafikplan i Region Midtjylland.
 - Hvilke ønsker er der til den fremtidige togtrafik.
5. Udvikling af det regionale rutenet i planperioden.
 - Forslag til et regionalt hovednet med en overordnet beskrivelse af serviceniveauet i dette net
 - Supplerende regionale ruter
6. Særlig fokus på Aarhusområdet.
 - Letbaneudbygningen og bybusnettet
 - Potentialer for at øge den kollektive trafikandel
7. De øvrige bybuskommuner.
 - Benchmarking i.f.t. kollektiv trafikandel, passagertal, økonomi
 - Planer for udvikling af bybussystemerne
8. Planer for udvikling af lokalruter flextur og teletaxa.

Herudover foreslås to temaer.

Tema 1: Busprioritering, BRT og fremkommelighed i bybuskommunerne

Tema 2: Samarbejde om styrkelse af mobiliteten på tværs af transportformer

Organisering

Ovennævnte forslag til hovedindhold har været drøftet med Trafikstyregruppen, som er en administrativ styregruppe med repræsentanter for kommunerne, Midttrafik og Region Midtjylland. Det er aftalt, at der arbejdes videre med det foreslåede indhold, og at der nedsættes en arbejdsgruppe, der skal følge arbejdet med trafikplanen. KD-net (kommunaldirektørnetværket) udpeger medlemmer til arbejdsgruppen. Trafikstyregruppen fungerer som styregruppe for udarbejdelsen.

Processen for inddragelse af bestillerne og andre aktører vil blive fastlagt i samarbejde med arbejdsgruppen og Trafikstyregruppen.

Trafikplanen skal godkendes af Midttrafiks bestyrelse efter høring hos og kommunerne Region Midtjylland. Det foreslås, at tidsplanen fra 2013 følges, således at trafikplanen sendes i høring hos bestillerne i august 2017 og behandles endeligt i Midttrafiks bestyrelse i oktober 2017.

Direktøren indstiller,

at planen for udarbejdelse af Trafikplan 2017 godkendes.

1-25-1-15

4. Takster på flybusruten til Billund

Resumé

Midttrafik har fra Region Midtjylland modtaget en anmodning om at undersøge mulighederne for at øge selvfinansieringen på rute 912X – flybussen mellem Aarhus og Billund – da den ikke fuldstændig har levet op til målsætningen om 100 % selvfinansiering.

På den baggrund indstiller Midttrafik at der indføres et tillæg på 20 kr. pr. tur på ruten. Tillægget gælder både kontantbilletter og Rejsekortrejsler.

Sagsfremstilling

I forbindelse med Region Midtjyllands overtagelse af flybussen – 912X – fra Aarhus til Billund Lufthavn, var det en forudsætning at ruten som minimum var selvfinansierende. Beregninger af ruteøkonomi på ruten viser, at dette pt. ikke helt er opfyldt.

Administrationen foreslår derfor, at der indføres en ekstratakst på ruten på 20 kr. pr. tur. På flybussen til Tirstrup er der ligeledes en ekstra-takst med det formål at sikre fuld kundefinansiering af ruten.

Et tillæg på 20 kr. pr. tur vurderes at give et merprovenu på ruten på ca. 1,1 mio. kr.

Midttrafik har fået administrativ accept til forslaget fra Region Midtjylland, ligesom Sydtrafik og Billund Lufthavn har tilkendegivet at de ikke har indvendinger. På den baggrund foreslås det, at taksten på ruten hæves med 20 kr. pr. tur. Det vil være teknisk muligt at gennemføre ændringer fra det normale takstskifte den 15. januar 2017.

Direktøren indstiller,

at taksten på flybussen til Billund hæves med 20 kr. pr. tur.

1-25-03-1-15

5. Indstilling om procedure for refusion af pap-klippekort

Resumé

Salget af pap-klippekortet ophørte med virkning fra 16. august 2016. Sidste dag pap-klippekortet kan benyttes som gyldig billet er 15. januar 2017. Det foreslås, at refusion af kunders ubrugte klip håndteres centralt af Midttrafiks administration, og at kunderne kan vælge mellem at indsende kortene, eller indlevere dem på Midttrafik Kundecenter. Det foreslås, at kunders portoudgift dækkes efter postnords takst for almindelige brev. Det foreslås, at kunder tilbydes overførsel af klip til eksisterende app-konto med 2 ekstra klip som belønning. Refusionsperioden bliver 16. januar 2017 – 15. august 2019.

Bestyrelsen besluttede i 2015, at pap-klippekortet skal udfases med salgsstop 15. august 2016 og sidste anvendelsesdag den 15. januar 2017.

Sagsfremstilling

Et Midttrafik-klippekort er at regne som en fordring, som kunden har på Midttrafik. Forældelsesloven fastslår, at forældelsesfristen som udgangspunkt er 3 år fra fordringshaver får eller burde få kendskab til, at fordringen vil ophøre.

Det betyder, at kunden har ret til at få godtgjort sine klip inden for 3 år efter varslingen. Varslingen er foretaget via Statstidende, Midttrafiks hjemmeside, hængeskilte i bussen mv. i forbindelse med information om salgsstop 15. august 2016, hvorfor refusionspligten ophører 15. august 2019.

Erfaringer fra de øvrige trafikskaber viser, at vi skal forvente en stor mængde klippekort til refusion, hvorfor en central håndtering anbefales. Hermed undgås kødannelse og håndtering af større udbetalinger på salgsstederne. En central håndtering vil også give bedre mulighed for at kontrollere validiteten i refusionskravene.

Refusionen foreslås håndteret ved, at kunden printer et refusionsskema fra Midttrafiks hjemmeside, udfylder og underskriver, dette vedlægges klippekort og enten indsender det til Midttrafik, eller afleverer det i en lukket kuvert på Midttrafik Kundecenter. Ved forsendelse foreslås kunden kompenseres for porto efter postnords takst for almindelig brev (8 kr. op til 50 g, 16 kr. op til 100 g).

Alternativt godtgøres porto ikke. Sydtrafik og NT gjorde det ikke. Movia gjorde det inkl. anbefalet gebyr. DSB's kundesupportchef tror, at de kommer til at betale kundens porto, da det skal være udgiftsneutralt for kunden. Hvorvidt det i så fald kun vil dreje sig om alm. brev eller også anbefalet vides ikke endnu.

En fordel ved godtgørelse er, at klippekortkunderne holdes udgiftsneutrale. En ulempe er, at øvrige kunder kommer til at betale for, at nogle kunder ikke har fået opbrugt deres klippekort på trods af varslings.

Kunden godtgøres for klippekortets påtrykte købspris fratrukket 1/10 pr. brugt klip. Virksomheder og institutioner tilbydes udbetaling via NEMkonto. Private kunder tilbydes udbetaling via NEMkonto eller overførsel af klip til app-konto.

Det foreslås, at kunder der vælger app-konto får 2 klip ekstra. De 2 klip skal både kompensere porto og fastholde kunden i forbindelse med skifte af platform. Det er administrativt enklere at overføre klip til appen, end at overføre penge til kundens bankkonto. Det betyder samtidig et mindre træk på Midttrafiks likviditet.

Det tilbydes ikke at overføre penge som optankning på kundens rejsekort, idet det vil kræve personligt fremmøde på Midttrafik Kundecenter, da rejsekortet skal være i kontakt med en kortlæser for at gøre det.

Det vil være den administrativt tungeste løsning, samtidig med, at det vil medvirke til køddannelse.

Et groft estimat er, at der vil være refusionskrav på 10-15 mio. kr., hvoraf porto vil udgøre 0,5 – 1,0 mio. kr. I september 2015 oplyste Movia, at de havde udbetalt 20 mio. kr. – heraf 1,7 mio. kr. for porto. De dækkede også anbefalet post. På det tidspunkt havde de ekspederet 71 % af de indkomne refusionsanmodninger.

Direktøren indstiller,

- at refusion af klippekort tilbydes i perioden 16. januar 2016 – 15. august 2019.
- at kunden skal indsende klippekort til Midttrafik eller aflevere det i en lukket kuvert på Midttrafik Kundecenter med henblik på central håndtering.
- at kunden kan få refunderet 1/10 af klippekortets pålydende værdi pr. ubrugt klip samt portoudgift til almindelig brev ved udbetaling til bankkonto
- at kunden kan få 2 ekstra klip ved overførsel til app-konto.

1-30-75-7-810-1-12

6. Støttet Flexitur med byzone i Viborg Kommune

Resumé

Viborg Kommune ønsker pr. 1. januar 2017 at indføre støttet Flexitur til 7 kr. pr km dog minimum 35 kr. pr tur i oplandet samt til de fem knudepunkter i Viborg by. Kørsel internt i Viborg by skal koste 14 kr. pr km dog minimum 70 kr. pr tur for de kunder, der ønsker at bruge det.

Sagsfremstilling

Viborg Kommune har ønsket at finde besparelser på den kollektive trafik i kommunen. Der ønskes derfor indført en ordning, der ligger inden for de rammer, som bestyrelsen tidligere har fastlagt for mulige priser i Flexitur.

Kommunen ønsker indført støttet Flexitur på en måde, så kunderne kan køre for 7 kr. pr km dog minimum 35 kr. pr tur fra fem knudepunkter i Viborg by (Sygehuset, Banegården, Fischers plads, Trappetorvet og Tingvej) til oplandet og fra oplandet til Viborg by (Sygehuset, Banegården, Fischers plads, Trappetorvet og Tingvej) samt mellem destinationer i oplandet. Kørsel inden for Viborg by skal koste 14 kr. pr km dog minimum 70 kr. pr tur.

Midttrafik følger løbende udviklingen og evaluerer ordningen med Viborg kommune efter 12 måneder.

Kundemæssige konsekvenser

For kunder, der alene rejser internt i byzonen, har denne ændring den konsekvens, at egenbetalingen stiger til 14 kr. pr km og minimum 70 kr. pr tur. For kunder, der rejser mellem oplandet og byzonen, får denne ændring også en konsekvens, for at opnå støtte flexitur til 7 kroner per kilometer med et minimum på 35 kr. pr tur, skal der rejses til et af de 5 fastsatte knudepunkter. (sygehuset, banegården, Fischers Plads, trappetorvet og tingvej)

Knudepunkterne er placeret, så kunderne har mulighed for at benytte de almindelige kollektive transportmuligheder, for eksempel bybus til sit endelige rejsemål.

Som alternativ til den ikke-støttede flexitur, til 14 kr. pr km med et minimum på 70 kr. pr tur, kan kunderne, som rejser internt i byen benytte bybusbetjeningen. Bybusnettet i Viborg by betjener de fleste områder af byen. Derfor er der forsat mulighed for at blive transporteret rundt i byen via bybusserne. Ændringen vil dog alt andet lige betyde at kunden kan opleve en større rejsetid, ventetid og et skifte mellem transportmuligheder for at opnå den samme mobilitet.

Kunderne har forsat mulighed for at bestille turen fra en given adresse i landzonen til en given adresse i byzonen, men så takseres turen med 14 kr. pr km med et minimum på 70 kr. pr tur. (Ikke-støttet flexitur).

Økonomi

Der var i 2015 udgifter på cirka 193.000 kr. som kan relateres til rejser mellem landzone og byzone. Det er endog meget svært, at fastslå et evt. frafald af kunder, der rejser mellem landzone og byzone, da det blandt andet vil afhænge af, hvor mange knudepunkter der oprettes. Men anslås det, at cirka 30 % af rejserne bortfalder, svarer det til en årlig besparelse på ca. 58.000 kr. I tillæg hertil kommer besparelsen på byzonen, svarende til 340.000 Kr.

Samlet set vurderes denne mulighed at give en besparelse på ca. 398.000 kr. inklusiv administrationsomkostninger.

Forslaget kan implementeres med virkning fra 1. januar 2017 og således give fuld effekt i budgetår 2017.

Kommunikation

Midttrafik vil være behjælpelig med skabeloner til markedsføringen af ændringen til byzone med knudepunkter.

Viborg kommune udarbejder pressemeddelelse til de lokale medier samt information til borgerservice, lægehuse og sundhedshuse.

Derudover skal der ændres i beskrivelsen af flexturen både på kommunens egen hjemmeside og på Midttrafiks hjemmeside. Der vil også blive ændret i teksten om flexstur i de kommuner der har venskabsaftaler med Viborg kommune, da indførelsen af byzone med knudepunkter og kan have indflydelse for borgere i disse kommuner.

I forhold til driften foreslår Midttrafik, at der opstilles skiltning ved de faste holdepladser der skal fungere som knudepunkter for flexkørslen. Dette vil gøre det markant lettere for borgerne.

Direktøren indstiller,

at støttet Flexstur med byzone og knudepunkter i Viborg Kommune godkendes.

1-30-78-8-1-15

7. Kommercielle produkter til klippekortpris

Resumé

Administrationen orienterer om mulighederne for at lave særlige kommercielle produkter til f.eks. klippekortpris – herunder billetter til institutioner – i forbindelse med indførelse af Takst Vest.

Sagsfremstilling

I forbindelse med indførelse af Takst Vest indføres begrebet "standardprodukter" på billetsiden. Standardprodukterne er enkeltbilletter, rejsekort, klippekort og periodekort.

Ved siden af disse standardprodukter er der for trafikskaberne også mulighed for at have særlige typer af kort og billetter med begrænset gyldighed og anvendelse. Transport- og Bygningsministeriet vil i forbindelse med lovgivning i tilknytning til Takst Vest fastlægge nærmere regler for dette.

Det er dog Midttrafiks antagelse, at der fortsat vil være mulighed for at etablere særlige lokale tiltag, såsom Viborg-billetten og det særlige pensionistkort i Randers.

Det er ligeledes forventningen, at Midttrafiks tilbud om særlige billetter til institutioner kan fortsætte til de nuværende takster. Via Midttrafiks hjemmeside kan institutioner bestille og betale for gruppebilletter, når de skal på tur eller på udflugt. Grupperne rejser til klippekortpris, hvor der i takstberegningen er taget hensyn til reglerne for gratis medtagelse af børn.

Dette system forventes at kunne fortsætte til de nuværende klippekorttakster, og således ikke blive ramt af den stigning i klippekorttaksten, som Transport- og Bygningsministeriet har bedt Midttrafik indføre i forbindelse med Takst Vest. Transport- og Bygningsministeriet har krævet, at klippekorttaksten ikke må være billigere end rejsekorttaksten, når Takst Vest indføres. Institutioner og andre der anvender dette bestillingssystem på Midttrafiks hjemmeside, vil således ikke blive berørt af ændringerne i klippekorttaksten.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-30-75-3-1-16

8. Orientering om Midttrafiks arrangementskørsel 2016

Resumé

Midttrafik har igen i sommeren 2016 kørt kunderne til en række arrangementer i regionen, herunder Smukfest og Grøn Koncert. Kørslen har generelt fungeret tilfredsstillende, og kunder, leverandører og bestillere har kvitteret positivt. Som noget nyt blev særlige arrangementsbilletter til Smukfest og Grøn Koncert solgt i Midttrafik app, der i det hele taget blev en vigtig platform for salg af busbilletter til årets arrangementer.

Sagsfremstilling

Midttrafiks arrangementskørsel i 2016 er en videreførelse af erfaringerne fra 2015. De driftsjusteringer, der er foretaget, beror på konkrete input fra kunder og leverandører.

Kørslen har fungeret tilfredsstillende med god økonomi, og kunderne har kvitteret positivt for de ændringer, der er foretaget. Særligt omlægningen af rute 300, der i år kørte ad landevejen til Smukfest, samt den øgede frekvens på ruten blev godt modtaget. Udfasningen af den trykte køreplan til fordel for ren digital information om transporten til Smukfest er ligeledes forløbet gnidningsfrit.

Midttrafiks samarbejde med bestillere, arrangører og busselskaber - både i forbindelse med planlægning og afvikling af arrangementskørslen har igen i år været konstruktivt og løsningsorienteret.

Økonomi

Indtægter for kontantsalg på rejsekortudstyr er opgjort som mersalg på de relevante ruter sammenlignet med tilsvarende perioder uden for festival/arrangement. Indtægter for særlige festivalbilletter i Midttrafik app er opgjort direkte. Udgifterne er de busdriftsomkostninger, der ligger ud over den normale betjening på de relevante ruter, udgifter til eksternt personale (Securitas og BAAS) samt udgifter til information og markedsføring. Det er ikke muligt at opgøre, hvor mange der har rejst med busserne, da der ikke er tælleudstyr i busserne.

Udgifter samlet	Indtægter samlet *	Total
Ca. 500.000 kr.	Ca. 675.000 kr.	Ca. 175.000 kr.

* Hertil kommer en ikke uvæsentlig stigning i salget af ordinære billetter i Midttrafik app, der dog ikke endegyldigt kan knyttes til de enkelte arrangementer.

Arrangementsbilletter i Midttrafik app

Kunderne har de forrige år taget godt i mod de særlige arrangementsbilletter samt muligheden for at købe dem på mobilen. Det var derfor naturligt, at kunderne i år fik mulighed for at købe arrangementsbilletter til Smukfest og Grøn Koncert i Midttrafik app.

Billetten til Smukfest gav fri rejse i regionen i 24 timer, og billetten til Grøn Koncert gav fri rejse i Aarhus i 24 timer. Der blev solgt 2293 Smukfest busbilletter af 80 kr., hvilket stort set svarer til salget af Smukfest arrangementsbilletter i 2015, hvor kunderne både kunne købe via MobilePay og i bussen. Der blev solgt 983 Grøn Koncert busbilletter af 40 kr.

Ved Smukfest muliggjorde Midttrafik app, at busserne kunne fyldes inden for tidsrammen uden betjent salg uden for bussen. Ved Grøn Koncert vurderes det dog, at der fortsat er behov for betjent salg uden for bussen i 2017, men med den fortsatte udbredelse af Midttrafik app er det sandsynligt, at behovet ophører på længere sigt.

Ændret ruteforløb for rute 300

Rute 300 kørte i år ad landevejen til Smukfest til forskel fra sidste år, hvor den kørte ad motorvejen. Samtidig var frekvensen på ruten øget væsentligt, så den kørte to gange i timen i hovedparten af festivalperioden frem for én gang i timen, som i 2015. Chaufførerne meddeler, at kunderne har været glade for det ændrede ruteforløb, der tillod kunderne at stige på i byerne mellem Aarhus og Skanderborg.

Planlagte tiltag og forbedringer i 2017

Administrationen udleder af ovenstående, at rammerne for Midttrafiks arrangementskørsel generelt er velfungerende. Der lægges derfor ikke op til større ændringer, men arbejdes videre med justeringer og tiltag ud fra input fra kunder, leverandører og bestillere - herunder:

- Mulighed for at købe natbusbilletter i Midttrafik app, frem for at kunderne skal købe to billetter
- Administrationen går i dialog med Grøn Koncert om at sikre bedre til- og frakørselsmuligheder efter koncerten
- Det tilstræbes, at hovedparten af de busser, der betjener Smukfest 2017, har tælleudstyr, så der indhentes data for belægningen
- Opfølgning på markedsføringen af rute 300

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-15-1-75-810-2-14

9. Beskrivelse af sagsgange ved overenskomstspørgsmål i Flextrafik

Resumé

I forbindelse med at bestyrelsen d. 22. juni godkendte grundlaget for 5. udbud af Flextrafik, blev der efterspurgt en beskrivelse af sagsgangene omkring eventuelle sager, hvor overenskomsterne ikke overholdes, herunder hvad Midttrafik i dag gør på området, og hvilke erfaringer andre trafikskaber har gjort sig.

Sagsfremstilling

Midttrafik stiller krav om en gyldig tilladelse til offentlig servicetrafik (OST-tilladelse) eller en taxi-tilladelse for at udføre Flextrafik. Herunder skal leverandøren jf. Buskørselsloven § 18, Taxikørselslovens § 5 og ILO-konventionen nr. 94 om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter, følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Det er Trafikstyrelsen, som udsteder OST-tilladelser, mens kommunerne udsteder taxi-tilladelser.

Ved udbud af kørslen gennemgås de indkomne tilbud. Tilbud, der fremstår særligt lave, sendes til Trafikstyrelsen eller den relevante kommune med anmodning om en gennemgang af, om selskaberne opfylder kravene til tilladelserne. Midttrafik, Sydtrafik og Fynbus har i forbindelse med det 4. fælles udbud af Flextrafik, indsendt 39 sager til undersøgelse hos Trafikstyrelsen på baggrund af tilsyneladende relative lave timepriser. Ingen selskaber er blevet afvist på dette grundlag.

Såfremt Midttrafik i løbet af kontraktperioden modtager henvendelser omkring løn- og arbejdsvilkår hos en leverandør, sendes sagen til undersøgelse hos den pågældende myndighed. I forhold til det 2. og 3. fælles udbud af Flextrafik, er der ikke indsendt sager fra Midttrafik på baggrund af henvendelser fra leverandører eller chauffører. I forhold til det 4. fælles udbud af Flextrafik har Midttrafik modtaget orienterende henvendelser fra 3F i tre sager, som alle er videresendt til Trafikstyrelsen. 3F har efterfølgende orienteret om, at der i to af de tre sager er fundet en løsning med leverandøren.

Branchen har tidligere deltaget i et arbejde hos Trafikstyrelsen vedr. løn- og arbejdsvilkår. På møde den 19. november 2014 deltog blandt andre arbejdsmarkedets parter, brancheforeningen og trafikskaber i Danmark. Referatet herfra danner grundlag for den nuværende praksis om kontrol af selskaber med OST-tilladelser – se bilag 1.

Der er i branchen således enighed om, at den praksis, hvor Trafikstyrelsen lader arbejdsmarkedets parter vurdere løn- og arbejdsvilkår, er den rette praksis for at sikre den korrekte vurdering.

Herudover afholder Midttrafik selvstændigt halvårlige statusmøder med 3F om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i Flextrafik.

Erfaringer fra andre trafiksekskaber

Nordjyllands Trafiksekskab og Fynbus har begge indført sociale klausuler som en del af kontrakten med leverandører af Flextrafik.

Ved forespørgsel har Fynbus givet følgende status på trafiksekskabets erfaringer med sociale klausuler:

Efter indførelsen af arbejdsklausulen blev alle vognmænd spurgt, om de var medlem af arbejdsgiverforening, havde tegnet overenskomst eller fulgte en overenskomst. Denne oplysning skulle bruges, da vognmænd, der er omfattet af en overenskomst (der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark og som gælder på hele det danske område), kun bliver udtaget til kontrol, hvis der er konkret mistanke om, at vognmanden ikke lever op til arbejdsklausulen.

De vognmænd, der ikke er omfattet af en overenskomst, bliver udtaget til kontrol. Langt de fleste vognmænd meddelte, at de var omfattet af en overenskomst, hvilket Fynbus fik bekræftet hos 3F/Krifa. Efterfølgende har flere tegnet overenskomst, så der på nuværende tidspunkt kun er ganske få vognmænd, der ikke er omfattet af en overenskomst.

Der er således kun bedt om dokumentation for overholdelse af arbejdsklausulen fra tre vognmænd på nuværende tidspunkt. Denne dokumentation ses der på sammen med arbejdsmarkedets parter (3F, ATAX, Krifa og KA), og der forligger ikke noget resultat endnu.

Nordjyllands Trafiksekskab har oplyst, at man endnu ikke har gjort sig erfaringer, da arbejdsklausulerne først trådte i kraft fra sommeren 2016.

Betydning for kunderne

Ingen.

Økonomi

Ingen.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- 16.15 - 010916 - Bestyrelsessag - Beskrivelse af sagsgange om overenskomstspørgsmål i Flextrafik - Bilag 1

1-7-3-15

10. Orientering om vedtagelse af Kollektiv Trafikplan 2017 for Aarhusområdet

Resumé

Midttrafik har sammen med Aarhus Kommune og Region Midtjylland udarbejdet en kollektiv trafikplan for Aarhusområdet, som fokuserer på, hvilke tilpasninger der skal ske af bustrafikken i forbindelse med letbanens idriftsættelse i 2017. Trafikplanen er blevet vedtaget af Regionsrådet og Aarhus Byråd i henholdsvis august og september 2016.

Sagsfremstilling

Midttrafik har sammen med Aarhus Kommune og Region Midtjylland udarbejdet en trafikplan for bustilpasninger i Aarhusområdet i forbindelse med letbanens idriftsættelse i 2017.

Formålet med trafikplanen er at opbygge et samlet kollektiv trafiksystem i Aarhusområdet bestående af letbanen, regionale busser, bybusser og flextrafik, der kan give borgerne mest mulig kollektiv trafik af høj kvalitet inden for den økonomiske ramme, der er til rådighed. Det er ligeledes formålet at sikre, at der sker en hensigtsmæssig indfasning af trafikplanen fra letbanens spæde driftsstart til den fulde implementering af letbanedriften.

Det første trafikplanudkast var i offentlig høring i perioden 25. januar - 28. februar 2016 på midttrafik.dk. I høringsperioden stod Midttrafik og Aarhus Kommune til rådighed for kommunens fællesråd, ældreråd og handicapråd, i så fald de ønskede at holde møder vedr. trafikplanforslaget. Flere af rådene benyttede sig af denne mulighed, hvilket betød, at der blev afholdt 12 møder (bl.a. som borgermøder), hvor både en repræsentant fra Aarhus Kommune og Midttrafik var til stede for at præsentere trafikplanforslaget nærmere.

Der indkom cirka 1.000 høringssvar ifm. høringen. På baggrund af resultatet af høringen blev trafikplanforslaget justeret på en række punkter, bl.a. ift. betjeningen af Lystrup og Elev samt afkortning af rute 202, se evt. vedlagte bilag.

- ./.
- Det endelige trafikplanforslag blev vedtaget af Regionsrådet d. 24. august 2016 og Aarhus Byråd d. 28. september 2016. Trafikplanforslagets bilagssamling kan hentes her <https://www.midttrafik.dk/om-midttrafik/trafikplaner.aspx> og oversigt over justeringer er vedlagt. I forhold til det endelige forslag besluttede byrådet dog at øge kørselsomfanget på linje 11, 18 og 24 og visse A-buslinjer som følge af den nyligt ændrede kontrakt mellem Midttrafik og Busselskabet Aarhus Sporveje for den ikke-udbudte bybuskørsel, som betyder lavere timepriser.

Vedtagelsen af trafikplanforslaget betyder en årlig reduktion på godt 68.000 køreplantimer for bybustrafikken i Aarhus Kommune og ca. 15.000 køreplantimer for den

regionale bustrafik (rute 100, 200 og 202) svarende til en bruttobesparelse på i alt ca. 68 mio. kr.

Med vedtagelsen af trafikplanforslaget er der ligeledes besluttet at nedlægge standsningsstedet ved Egelund på Odderbanen, imens Kongsvang, Vilhelmsborg og Assedrup opretholdes som standsningssteder. Midttrafik er i gang med den konkrete køreplanlægning, som trafikplanen danner grundlag for. Det forventes, at køreplanerne træder i kraft i august 2017. Letbanen forventes sat i drift i etaper i perioden fra maj til udgangen af 2017. I de første måneder af efteråret 2017, indtil letbanen er i fuld drift, vil dele af letbanekørslen blive udført med buserstatningskørsel.

Der vil blive lavet en informationskampagne ifm. implementeringen af trafikplanen.

Direktøren indstiller,

Direktøren indstiller, at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Forslag til Kollektiv Trafikplan 2017 for Aarhusområdet_Ver 4_010716
- Oversigt over justeringer i KTA17_100616

1-24-807-1-16

11. Inddrivelse af restancer

Resumé

I forbindelse med den øgede digitalisering på billetprodukter oplever Midttrafik et stigende behov for inddrivelse af restancer. Midttrafik kan som et offentligt selskab overdrage samtlige restancer til SKAT, men da SKATs inddrivelsessystem i øjeblikket ikke er funktionsdygtigt, har Midttrafik indgået aftale med et privat inkassoselskab om inddrivelse.

Sagsfremstilling

I forbindelse med overgang til bl.a. Rejsekort og selvbetjeningsløsninger på Flextur oplever Midttrafik et stigende behov for inddrivelse af restancer, som under normale omstændigheder ville kunne blive overført til inddrivelse ved SKAT.

Midttrafik har derfor indgået et samarbejde med et privat inkassofirma, som også laver inddrivelse for DSB og Arriva. Samarbejdet omfatter på nuværende tidspunkt kun inddrivelse. Midttrafik forventer at overdrage 225 sager og herefter forventes ca. 25 sager månedligt. Gennemsnitsbeløbet pr fordring er mellem 300-400 kr.

Økonomi

Aftalen er omkostningsfri for Midttrafik, som modtager hovedstol ved inddrivelse. Eventuelle gebyrer som kunderne vil blive pålagt tilfalder inkassofirma.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Udenretlig inddrivelse forud for indberetning til EFI

1-7-3-15

12. Tilpasning af teletaxaordningen i forbindelse med erstatningskørsel på nærbanen

Sagsfremstilling

Da det har vist sig, at et stort antal kørsler i teletaxatilbuddet i forbindelse med erstatningskørslen benyttes frem til Park Allé, selv om der er udmærkede alternativer i form af erstatningsbusser og ordinære busser, har direktionen har på baggrund af vedlagte indstilling fra administrationen besluttet at tilpasse tilbuddet.

Tilbuddet tilpasses fra 7. november 2016, så det kun vil være muligt at bruge teletaxa til/fra Park Allé i Aarhus, såfremt kunden har et ganghandicap og har et af følgende hjælpemidler med på turen: Rollator, Kørestol, El kørestol eller Crosser.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Ændring af erstatningskørsel

1-30-75-1-213-1-12

13. Orientering om resultater ved Midttrafiks varetagelse af køreplanlægning for skolebusruter i Ringkøbing-Skjern Kommune

Resumé

Siden køreplansskiftet august 2015 har Midttrafik varetaget planlægningen af åbne skolebusruter i Ringkøbing Skjern Kommune. Opgaveløsningen ligger udenfor Midttrafiks normale kerneopgaver og blev således varetaget som en forsøgsordning, hvor Ringkøbing Skjern Kommune har finansieret ydelsen ud fra princippet om indtægtsdækket virksomhed. Administrationen orienterer om proces og resultater efter det første hele køreplanår.

Sagsfremstilling

På baggrund af ønske fra Ringkøbing Kommune (RKSK) har Midttrafik varetaget planlægningen af kommunens åbne skolebusruter (rabatruter) siden køreplansskiftet august 2015. RKSK har én medarbejder ansat til varetagelsen af opgaverne forbundet med planlægningen af rabatruter. Det betyder, at kommunen er sårbar i forbindelse med denne medarbejders fravær (ferie og sygdom). Samtidig er det en udfordring, at de ikke har flere ansatte i kommunen, som kan sparre om opgaverne forbundet med planlægning, optimering og udvikling af trafiknettet.

Opgaven og processen

Sammen med RKSK har Midttrafik kortlagt geografi og nuværende ruter og kørsel meget nøje, hvor også nuværende passagerbrug og behov er afdækket. Midttrafik har gennemført passagertællinger på samtlige ruter, og været i marken for at gennemkøre alle ruter. I den forbindelse har der været dialog og samtaler med busselskaber og chauffører.

Via kortlægning i GIS af nye og eksisterende elevers adresser og rejsebehov samt dialog med skoler er de nye ruter og afgange planlagt.

Resultater

Det første år havde Midttrafik behov for en grundig gennemgang af alle rabatruter – dels for at indhente alle relevante data til den videre planlægning, og dels for at undersøge hvordan den virkelige kørsel virker i forhold til den planlagte.

I flere tilfælde har resultatet for denne gennemgang vist at ikke alt kørsel gennemføres som det var planlagt. Oftest var der tale om at afgange og/eller ruteføringer ikke blev gennemført, da der simpelthen ikke var et konkret behov hos elever og skoler.

Med denne viden og med kortlægningen af skoler og elevers fremtidige behov har Midttrafik sammen med RKSK effektiviseret i kørslen, så der samlet set køres 1.600 færre køreplantimer på rabatruterne. Besparelsen skyldes primært, at der nu i højere grad køres hvor der faktisk er behov. Det er aftalt med RKSK, at den sparede kørsel helt

eller delvist omlægges til ny lokalkørsel, der hvor det er til gavn for kunder og borgere i RKSJ. Midttrafik udarbejder forslag til ny kørsel, som forventes at træde i kraft snarest muligt og senest til køreplansskiftet juni 2017.

Økonomi

Den foreslåede finansieringsmodel for opgaven bygger på princippet om indtægtsdækket virksomhed, hvor ydelsen finansieres time for time. Opgaven var normeret til ½ stilling hos RKSJ og dette var grundlaget for et økonomisk overslag for opgaven. Omregnet til produktivt timeforbrug var overslaget anslået til et forbrug på ca. 800 timer svarende til 432.000 kr. inkl. moms i årlig betaling.

Det faktiske timeforbrug for første køreplanår var dog noget lavere end antaget. Midttrafik har løst opgaven med et samlet timeforbrug på ca. 476 timer svarende til ca. 250.000 kr.

RKSJ har udtrykt meget stor tilfredshed med opgaveløsningen og samarbejdet med Midttrafik og har et ønske om at samarbejdet fortsætter.

Kundemæssige konsekvenser

Den nye kørsel på rabatruiterne i RKSJ er effektiviseret og kørslen er afstemt med skoler og elevers behov. Det forventes, at de frigjorte ressourcer vil omlægges til nye og udvidet muligheder for borgere i RKSJ.

Kommunikation

De nye rabatruiter er kommunikeret direkte til alle skoler og uddannelsessteder i RKSJ, og det forventes at nye ruter og tilbud vil fremgå i høringen til nye køreplaner januar 2017.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-30-75-1-26-16

14. Orientering om trafikplan Djursland og arbejdet med fordeling af regional- og lokalruter i Horsens/Hedensted

Resumé

Parallelt med udarbejdelsen af en trafikplan for Midttrafik er der igangsat et arbejde omkring fordeling af regional- og lokalruter på Djursland og i Horsens/Hedensted området. Arbejdet er bl.a. foranlediget af Region Midtjyllands budgetramme til kollektiv trafik og udsigten til en betydelig overskridelse af denne ramme i 2018. For Djursland indgår dette arbejde som et element i en områdetrafikplan, som udarbejdes på baggrund af øget betjening med letbanen og i forlængelse af arbejdet med Djurs Mobilitetsstrategi.

Sagsfremstilling

I forbindelse med en opdrift i regionens budget til kollektiv trafik over de seneste år og udsigten til en overskridelse af regionens budgetramme til kollektiv trafik på op mod 30 mio. kr. i 2018 har Region Midtjylland anmodet Midttrafik om at iværksætte et arbejde, hvor det regionale rutenet vurderes i forhold til rutenettets løsning af henholdsvis regionale og lokale opgaver. Dvs. i hvor høj grad de nuværende ruter eller rutestrækninger løser regionale opgaver i form af mellemkommunal trafik, og i hvilken grad der er tale om lokal trafik inden for kommunegrænserne.

Regionen ønsker at få fastlagt ensartede principper gældende for hele regionen for, hvilke opgaver det regionale rutenet skal løse.

Det regionale rutenet og serviceniveauet på dette er en væsentlig forudsætning for kommunernes planlægning af kollektiv trafik. Udviklingen i og fastlæggelsen af det regionale rutenet vil derfor være en central del af Midttrafiks Trafikplan 2017. Trafikplanen har i henhold til lov om trafikselskaber bl.a. netop til opgave at fastlægge rammerne for kommunernes lokal- og bybustrafik.

Midttrafiks Trafikplan skal udarbejdes frem til oktober 2017. Der er aftalt en proces for udarbejdelse af planen med kommunerne og Region Midtjylland.

Parallelt hermed og som et led i dette arbejde har Region Midtjylland et ønske om at se nærmere på fordelingen mellem regional- og lokal trafik i den østlige del af regionen med et særligt fokus på Djursland og Horsens-/ Hedenstedområdet. Det regionale busnet er, efter de justeringer af rutenettet, der er gennemført siden 2010, relativt udbredt i disse områder i forhold til andre dele af regionen.

Det er Region Midtjyllands ønske, at de berørte kommuner inddrages i dette arbejde, og at en evt. ændret fordeling kan træde i kraft til køreplansskifte i 2018 og dermed også i budgetterne for 2018.

For Djurslands vedkommende indgår opgaven som et element i en områdetrafikplan, som udarbejdes på baggrund af øget betjening med letbanen og i forlængelse af arbejdet med Djurs Mobilitetsstrategi. Der er udarbejdet vedlagte kommissorium for arbejdet med trafikplanen som er godkendt af parterne.

For Horsens/Hedensted området er der udarbejdet vedlagte forslag til kommissorium, som fortsat drøftes mellem parterne.

Generelt, som det er tilfældet for Midttrafiks Trafikplan, vil de analyser af nuværende regionale ruter, der indgår i arbejdet, tage udgangspunkt i:

1. Tællinger fra perioden 2013 – 2015, som i processen vil blive konsolideret med de automatiske tællinger der er under udrulning i Midttrafiks område
2. Rejsekortdata for rejser på ruterne
3. Rejsemønstre, herunder mellemkommunale rejsemønstre fra den nationale transportvaneundersøgelse

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Forslag til kommissorium_Trafikplan Djursland 2018_040816
- Bilag 2 - Kommissorium_for lokal og regional trafik i Horsens Hedenstedområdet

1-00-2-16

15. Siden sidst

Sagsfremstilling

Bestyrelsesformandens deltagelse i paneldebat på TØF-konference 10. oktober

Den 10.-11. oktober afholdte Transportøkonomisk Forening (TØF) konference i Korsør om kollektiv trafik.

Konferencen blev skudt i gang med en paneldebat om den kollektive trafiks udfordringer, hvor bestyrelsesformand Hans Bang-Hansen deltog sammen med regionsformand i Region Hovedstaden Sophie Hæstorp Andersen (S) og Michael Svane, branchedirektør, DI Transport . Bl.a. blev spørgsmålene om kvaliteten af effekten af det offentlige driftstilskud til kollektiv trafik drøftet, om prioriteringen mellem de kollektive trafikformer er rigtig, kan den nuværende organisering og ansvarsfordeling forbedres samt hvor skal der investeres for at styrke kollektiv trafik. I debatten blev der lagt vægt på, at tilhørerne også var med til at besvare spørgsmål og diskutere udfordringerne.

Kunde tilfredshedsundersøgelse på ny trafikterminal i Skive

I maj 2014 blev en ny trafikterminal det centrale sted for kollektiv trafik i Skive. Skive kommune har gennemført en kundetilfredshedsundersøgelse til vurdering af forholdene før og efter etableringen af den nye trafikterminal primært med fokus på adgangsforhold, ventefaciliteter, information og sikkerhed. Resultaterne er positive og Midttrafik vil bruge erfaringerne fra projektet og undersøgelsen i kommende projekter for busstationer og trafikterminaler.

Til den tidligere busstation var der tilknyttet et kortsalg med tilhørende cafe / kiosk og selve busområdet havde god plads til alle busserne. Busserne er nu flyttet hen foran togstationen, kortsalg og cafe / kiosk er nedlagt, og kunderne henvises nu til Arriva kortsalgsstedet på togstationen. Disse to forhold er de eneste, som viser faldende tilfredshed i undersøgelsen. Terminalen er en moderne fremtidssikret kompakt trafikterminal med bl.a. realtidsskærme og busstyring via lane management.

Kundetilfredshedsundersøgelsen resultater viser således, at tilfredsheden er gået frem på langt de fleste parametre, herunder er de mest signifikante: adgangsforholdene (især som gående), parkeringsforhold, ventefaciliteter ved såvel banegård som busperron, skift mellem transportmidler og indretning af trafikbusterminal. Også trafiksikkerheden og trygheden er vurderet signifikant højere efter åbningen af den nye terminal. Den nye terminal opleves som ren og det samlede indtryk scorer højt.

Deltagelse i møde med Ørting-Falling Ældreråd om støttet Flextur i Odder Kommune

På baggrund af en henvendelse fra Odder Kommune deltog Midttrafik mandag den 10. oktober 2016, i et borgermøde arrangeret af Ørting-Falling Ældreråd. Baggrunden for mødet var, at Odder Kommune pr. 1. august 2016 har indført støttet Flextur med byzone og 3 knudepunkter. Der kan køres støttet Flextur i oplandet samt til og fra knudepunkterne i byzonen til 4 kr. pr. km minimum 30 kr. Kørsel internt i byzonen koster 14 kr. pr. km minimum 70 kr.

Mellem 35 og 40 borgere mødte op til borgermødet i sognegården i Ørting. Spørgelysten blandt borgerne var stor, og der var rigtig god stemning omkring Flextur-konceptet. En

del borgere var overraskede over, hvor billigt de kunne køre i oplandet, til og fra knudepunkterne i Odder by samt til og fra oplandet.

Der blev givet generel information om Flextur-konceptet og hvordan Flextur kan benyttes og bestilles. Ligeledes blev priseksempler på konkrete ture oprettet via Midttrafiks Flextur App.

Odder Kommunes borgmester Uffe Jensen har efterfølgende udtrykt tilfredshed med, at Midttrafik deltog i arrangementet.

Borgermøder er en god mulighed for Midttrafik til at møde kunderne, og give information om blandt andet Flextur.

Mobilitetsbus på Djursland

I forlængelse af Nord- og Syddjurs Kommunes godkendelse af Djurs Mobilitetsstrategi og som en del af Den Europæiske Mobilitetsuge den 16.-22. september 2016 besluttede de to kommuner at leje en bus med det formål at sætte fokus på mobiliteten på Djursland og kommunernes arbejde hermed. Midttrafik deltog også i dette tiltag, idet Midttrafik har været en central del af arbejdet med mobilitetsstrategien.

Bussen besøgte hver af de i mobilitetsstrategien 7 definerede trafikknudepunkter (Grenaa, Ryomgård, Hornslet, Auning, Rønne, Ebeltoft og Glesborg) i løbet af mobilitetsugen, så kunder og borgere havde mulighed for at få en dialog med medarbejdere fra kommunerne og Midttrafik om allerede igangsatte mobilitetstiltag og kommende mobilitetstiltag på Djursland. De besøgende fik ligeledes mulighed for at få information om bl.a. buserstatningskørslen, Midttrafiks nye betalingsapp, køreplaner og flextur. Udover at give forskellige informationer til borgerne var det også en mulighed for Midttrafik at blive synliggjort og være til stede i lokalområdet, få face-to-face-dialog med de besøgende og sætte fokus på kollektiv trafik som en del af mobiliteten på Djursland.

Åbent Hus-arrangement hos Letbanen

Den 8. oktober 2016 var der Åbent Hus hos Letbanens Trafik- og Servicecenter i Aarhus. Her var der bl.a. mulighed for at se Danmarks første letbanetog og letbanens 6.400 m² store kontrolcenter og værksted. Midttrafik var også til stede for at fortælle de besøgende om bl.a. driftskoncept, køretider og billetteringsmuligheder ift. letbanen og uddele materiale om dette. Det vurderes, at mere end 2.000 besøgende dukkede op til arrangementet.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-2-16

16. Eventuelt